

# SSL EXPRES

23.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL express 23-03-2026 Žádné válečné lodě proti úzkým hrdlům (DVZ)

Důsledky války na Blízkém východě se již dávno rozšířily mimo Írán, Izrael a sousední státy. Koneckonců, téměř každý průmyslový hodnotový řetězec začíná chemikáliemi nebo ropou. Nafta, meziprodukt rafinace, je základem pro výrobu olefinů a polymerů. Přibližně 20 procent světové produkce nafty pochází z Blízkého východu. Kromě toho je region také zdrojem další zásadní složky pro mnoho dodavatelských řetězců: helia. Ušlechtilý plyn je potřeba při výrobě polovodičů pro chlazení waferů. Katar vyrábí asi 35 procent helia potřebného po celém světě, přičemž velká část musí proplout Hormuzským průlivem lodí. Dlouhodobě úzká místa ve výrobě čipů kvůli nedostatku helia mohou ovlivnit řadu dodavatelských řetězců a v nejhorším případě vést k zastavení výroby v některých odvětvích. Rostoucí inflace, vyšší výrobní náklady a zpomalený růst v důsledku vysoké ceny ropy se již začínají projevovat. Není vidět žádná úleva, navzdory tvrzení íránského režimu, že lodě neutrálních států mohou průlivem projít. Naopak, požadavek amerického prezidenta, aby se země NATO také podílely na zajištění průjezdu lodí Hormuzským průlivem, zvýšil riziko další eskalace. Zvláště když taková operace by nebyla záležitostí NATO, protože nedošlo k žádnému útoku na žádný stát NATO a region nepatří do území aliance.

Válečné lodě z Evropy by mohly doprovázet obchodní lodě, chránit ropné tankery a tím udržovat provoz skrze oko jehly. EU se však jasně postavila proti tomuto scénáři a tím jasně dala najevo, že se nenechá vydírat americkým prezidentem. Není pochyb o tom, že mezinárodní lodní doprava potřebuje bezpečnost. Lodní společnosti a posádky musí mít důvěru, že dokážou projít jednou z nejdůležitějších tras světového obchodu, aniž by riskovaly své životy. Kromě toho se vtírá otázka, jak lze bezpečně evakuovat námořníky uvězněné na lodích v Perském zálivu. Vojenské zapojení by však do konfliktu vtáhlo i další země. Zpočátku může jít jen o doprovod obchodních lodí a ropných tankerů. Ale jaká poptávka přijde dál? Podle amerického prezidenta by válka na Blízkém východě měla rychle skončit. Jak to často bývá, slova Donalda Trumpa nemají velkou hodnotu. Koneckonců, proč by měly další státy posílat válečné lodě do regionu, když konflikt brzy skončí? Objevuje se ponurá předtucha, a to: Írán nadále klade zuřivý odpor, režim nepadne tak rychle a válka může pokračovat ještě měsíce. Trump a jeho stratégové to špatně odhadli a nyní mají ostatní země pomoci USA dostat se z problémů.

Není jasné, jak by mohla vypadat efektivní eskorta. Musí mít jasně definované cíle, jako je ochrana námořníků, udržování obchodu a zabránění další eskalaci. Každý den obvykle propluje Hormuzským průlivem 30 až 40 lodí. Podle odborníků by musely být vytvořeny konvoje, které by pak pluly pod velením námořnictva. Stát, který organizuje konvoj, přebírá zvýšenou odpovědnost a značné politické riziko. Nicméně eskorta by neposkytovala stoprocentní ochranu.

Pro EU zůstává situace obtížná. Nyní musí ukázat jinými prostředky než vojenskými prostředky, že je připravena převzít odpovědnost za bezpečnost globálních obchodních tras. To je o to důležitější, že už dlouho existuje mocenskopolitický souboj, který přesahuje samotný region. Írán podporuje Rusko ve válce proti Ukrajině, jejíž obranné schopnosti trpí válkou na Blízkém východě. Čína podporuje Rusko a také Írán. Na tomto pozadí je jakákoli další eskalace zvláště špatná pro Evropu. Bezpečnost na námořních trasách nelze zaručit pouze válečnými loděmi. EU nyní musí ukázat, že je připravena převzít odpovědnost za bezpečnost globálních obchodních tras.

### **SSL Express 23-03-2026 WTO očekává pokles světového obchodu kvůli válce na Blízkém východě**

Světová obchodní organizace (WTO) očekává, že globální obchod se zbožím vzroste v roce 2026 pouze o 1,9 procenta. Podle údajů WTO válka na Blízkém východě zatěžuje oživení, poté co obchod v roce 2025 vzrostl o 4,6 procenta kvůli silné poptávce po zboží založené na umělé inteligenci. Nová prognóza je tedy přibližně o 59 procentních bodů nižší než v předchozím roce.

Podle WTO klesl lodní provoz v Hormuzském průlivu ze 138 obchodních lodí denně téměř na nulu; více než 40 000 letů bylo po celém světě zrušeno. Organizace varuje, že dlouhodobý konflikt by mohl zvýšit náklady na palivo a dopravu a přesunout obchodní toky na alternativní trasy. V scénáři vysokých cen WTO by růst obchodu v roce 2026 klesl na 1,4 procenta; Regiony závislé na dovozu energie by ztratily až 1 procentní bod. Základní prognóza WTO předpokládá stabilní ceny energií. Pokud konflikt rychle skončí a poptávka po AI zůstane vysoká, WTO považuje za možný růst 2,4 procenta v aktuálním roce a 2,7 procenta v příštím roce. Celkově však vidí větší riziko, že světový obchod bude slabší, než se očekávalo.

### **SSL Express 23-03-2026 Dachser zvyšuje spolehlivost svých mezinárodních procesů pomocí SMS řešení od Retarus**

Více než deset let Dachser používá řešení Enterprise SMS, vyvinuté společností Retarus. Tato německá společnost se sídlem v Mnichově se specializuje na zabezpečenou komunikaci prostřednictvím poskytování API, bran a aplikací pro správu zpráv a e-mailů. Jako věrný zákazník své cloudové služby textových zpráv (v režimu SaaS) ji skupina pro dopravu a logistiku trvale integrovala do svého každodenního provozu: přibližně 500 000 SMS zpráv měsíčně rozesílaných po celém světě zajišťuje bezpečnost a spolehlivost svých procesů, zejména těch naléhavých. "Dachser používá SMS v několika obchodně kritických situacích, včetně oznámení o doručení a vyzvednutí zasílaných přímo zákazníkům prostřednictvím e-mail-to-SMS", vysvětluje Retarus. To umožňuje Dachseru oslovit příjemce bez nutnosti přístupu k jejich e-

mailům nebo specializovaným aplikacím. Společnost také používá SMS jako kanál pro upozornění v případě IT poruch, čímž zvyšuje provozní bezpečnost.

Další oblastí aplikace jsou mezinárodní celní procesy. Dachser podporuje procesy své služby UK Freight Vehicle Service (GVMS), které vyžadují rychlé a bezpečné doručení, například prostřednictvím SMS e-mailové služby. "Retarus Enterprise SMS s námi spolehlivě spolupracuje už léta a pokud se objeví otázka, podpora reaguje rychle a kompetentně. Tuto spolehlivost si velmi vážíme," uzavírá Hubertus de Poorter, vedoucí nepřímého nákupu ve společnosti Dachser.

### **SSL express 23-03-2026 Astronomické ceny bunkrů nutí rejdaře žádat o delší kreditní linky**

Linioví rejdaři s velkými flotilami sjednávají delší kreditní linky u svých dodavatelů lodního paliva jako důsledek takřka 80%ního nárůstu bunkrů od okamžiku vypuknutí konfliktu na Blízkém východě (28.2.), přičemž v některých uzlech už nárůst překročil dvojnásobek. Podle Baltic Exchange 2. února VLSFO (very low-sulphur fuel oil) stál v průměru USD 469,-/t v Singapuru, USD 461,- v Zhoushanu a USD 429,- v Rotterdamu. 18. března se tuna VSLFO prodávala v Singapuru za USD 1.029,- , USD 1076,- v Zhoushanu a USD 784,- v Rotterdamu. Od zavedení přísné normy IMO pro podíl síry v emisích v roce 2020 se VSLFO stalo nejpoužívanějším typem paliva v námořní dopravě, aby bylo vyhověno environmentálním nárokům ze strany organizace.

Ač se na veřejnosti objevily zprávy popírající projednávání ze strany rejdařů o navýšení jejich dluhové linky, dodavatelé v Singapuru a Hong Kongu již takové pokusy reportují. Plavidlo velikosti 24-megamax obvykle čerpá 1-3 tisíce tun paliva při naplutí. Pro celou cestu z Asie do Evropy, trvající přes 40 dnů je obvykle zapotřebí 6.000 tun. To může pro rejdaře velikosti MSC znamenat potřebu navýšení kreditu z předchozích 80 mio na více než 100 mio USD. Běžná doba splatnosti je 30 dnů, EMC požívá výhody až 45 dnů. Zvláštní postavení má též skupina COSCO, do níž patří COSCO Shipping (Petroleum) Singapore, kde je konsolidována většina nákupů paliva rejdařem.

### **SSL Express 23-03-2026 Pevné sazby za přepravu zmařily snahu dopravců prosadit březnové zvýšení cen**

Spotové sazby za kontejnerovou přepravu na hlavních trasách mezi východem a západem se minulý týden v podstatě nezměnily, protože slabá poptávka a bohatá nabídka společně zmařily cenové zvýšení, které dopravci zavedli v polovině měsíce. Týdenní index World Container Index (WCI) společnosti Drewry zůstal nedotčen sérií nových sazeb FAK, které byly na trasách mezi Asií a Evropou zavedeny 15. března. Úsek Šanghaj–Rotterdam v indexu WCI vzrostl mezitýdenně pouze o 1 % a uzavřel na 2 478 USD za 40stopový kontejner, zatímco trasa Šanghaj–Janov zůstala beze změny na 3 108 USD za 40stopový kontejner.

„Sazby od začátku bojů mírně vzrostly a přepravci zjevně počítali s tím, že to bude příležitost ke zvýšení cen o více, než se nakonec stalo,“ sdělil evropský zasilatel serveru The Loadstar.

„Ale objednávky prostě nepřicházejí – rozhodně nedošlo k oživení poptávky po čínském Novém roce, v jaké možné doufali, a ani my nemáme žádné potíže s hledáním volného místa.

Upřímně řečeno, lodě již začaly vyhýbat Blízkému východu, takže skutečný dopad války na kapacitu je minimální," dodal.

Zároveň se dopravci příští týden pokusí o další zvýšení spotových sazeb; společnosti MSC a CMA CGM hodlají od 22. března zavést nové sazby FAK ve výši 6 200–6 400 USD za 40stopový kontejner. K jejich podpoře však pravděpodobně budou muset snížit kapacitu, protože podle aktuálních údajů Drewry's Container Capacity Insight byly na příští týden na trase Asie–Evropa ohlášeny pouze tři vynechané plavby, což „naznačuje stabilní kapacitu“.

Na transpacifických trasách byla situace odlišná, kde WCI zaznamenal mezi týdenní nárůst o 4 % na trase Šanghaj–Los Angeles a skončil na 2 591 USD za 40stopový kontejner; zatímco sazba na trase Šanghaj–New York vzrostla oproti předchozímu týdnu o 7 % na 3 310 USD za 40stopový kontejner. Speditéři na této trase však situaci popsali jako faktickou stagnaci, zatímco se jak přepravci, tak jejich zákazníci připravují na závěr každoroční sezóny uzavírání smluv, přičemž slevy na spotových sazbách dosáhly minima 1 500 USD za 40 stop na západní pobřeží a 2 400 USD za 40 stop na východní pobřeží.

„Místo toho, aby se rejdaři po svátcích pouštěli do cenové války, zachovávají disciplinovaný přístup k kapacitám, aby zabránili poklesu spotových sazeb do ztrátové oblasti," uvedla společnost Freight Right, zasilatel působící na západním pobřeží USA. „Mnozí odesílatelé pravděpodobně odkládají rozsáhlé objednávky kvůli přetrvávající nejistotě ohledně možných změn sazeb a celkové poptávky amerických spotřebitelů," poznamenala společnost a dodala, že hlavní pozornost se nyní soustředí na dlouhodobé smlouvy. Odvětví vstupuje do kritického třítýdenního období, které udá tón pro zbytek roku. Zatímco se očekává, že spotové sazby zůstanou do konce března beze změny, pozornost se zcela přesunula na jednání o smlouvách na duben a květen. Pokud poptávka zůstane vlažná, přepravci by měli očekávat, že dopravci zavedou agresivnější vynechávání plaveb, aby uměle omezili nabídku před podpisem dlouhodobých smluv.

„Pokud v příštích 15–20 dnech nedojde k výraznému nárůstu spotřebitelské poptávky, trh pravděpodobně zůstane v tomto nepříjemně chladném stavu až do oficiálního zahájení nové smluvní sezóny," dodala společnost. Podle zprávy Container Capacity Insight společnosti Drewry bylo na příští týden oznámeno šest plaveb v rámci transpacifických tras. Společnost Drewry také varovala, že navzdory stagnujícím spotovým sazbám povede konflikt na Blízkém východě nevyhnutelně k vyšším nákladům v důsledku rychle rostoucích cen pohonných hmot. „Rostoucí náklady vedly přepravce k zavedení nouzových palivových příplatků [a] očekává se, že tato opatření zvýší náklady na přepravu, což následně povede ke zvýšení přepravních sazeb," uvedla.